

20 世纪 60 年代以来洛杉矶大都市区 经济和社会结构的变化

谢 菲

(厦门大学 人文学院, 福建 厦门 361005)

摘要: 20 世纪 60 年代, 洛杉矶大都市区调整原有产业结构。经过这样一番调整, 洛杉矶在 70 年代全国性的经济衰退后迅速复兴, 并且最终在 80 年代成为全球金融、贸易、管理中心之一。伴随经济结构的调整 and 大量移民的涌入, 洛杉矶的社会结构也发生了变化, 种族多样化、劳动力的两极化倾向愈加明显。“沙漏经济”成为洛杉矶大都市区经济结构的主要特点。

关键词: 洛杉矶大都市区; 有限工业化; 沙漏经济

中图分类号: K 712.54

文献标识码: A

文章编号: 1007-7030(2006)02-0093-04

大都市区一般来讲, 主要包括一个大型的人口中心及其与该中心有较高经济、社会整合程度的社区。美国大都市区的概念在 1910 年人口统计中首次使用, 是适应美国城市迅速发展的需要而产生的。在 1950 年, 这种统计区被正式命名为“标准大都市统计区”。主要标准是一个拥有 5 万或 5 万以上人口的中心城市及拥有 75% 以上非农业劳动力的郊县。1980 年在此定义之上进行了补充, “若该区域总人口达到或超过 10 万, 并且有 5 万人口以上居住在人口统计署划定的城市化区域中, 即使没有中心城市, 也可划为大都市区。该定义还规定人口在百万以上的大都市区内, 其单独的组成部分若达到一定的标准, 则可划分为主要大都市统计区, 而任何包含两个以上主要大都市统计区的大都市复合体都可称为联合大都市统计区。”^{[1]4-5} 本文中洛杉矶大都市区是指洛杉矶——长滩主要大都市统计区。1970 年洛杉矶大都市统计区人口超过芝加哥成为仅次于纽约的美国第二大都市区。至 2000 年, 则再次超越纽约成为美国第一大都市区。20

世纪 60 年代以后, 该地区调整了原有工业结构, 实现了就业增长和国际金融合作的扩大。1970 至 1980 年美国有近 100 万个制造业的就业机会, 洛杉矶地区占 22.6 万个。80 年代一些大型跨国公司在 此建立了总部, 外国资本持续不断地进入洛杉矶, 这些都标志着洛杉矶已经成为一个全球城市和世界金融、贸易中心。持续的工业、金融和资本的重组, 产生了一系列变化, 对产业结构、就业结构、劳工组织等都有深刻影响。

一、洛杉矶发展的历史概述

洛杉矶是 1781 年由西班牙殖民者在加利福尼亚建立的农业村落, 到 1860 年前后方成为一个小型城市。19 世纪后半期, 美国西部进入了“铁路时代”, 此阶段, 有 4 条横贯大陆的铁路修成。其中 1876 年的南太平洋铁路将洛杉矶与旧金山相连, 成为洛杉矶历史上一个重要的分水岭。1881 年南太平洋铁路由旧金山经洛杉矶进一步延伸到新奥尔良段, 于是在美国民众的眼中, 洛杉矶由“美国大荒

收稿日期: 2005-05-25

基金项目: 教育部社科“十五”规划项目 (02JAJ840007)

作者简介: 谢菲 (1977-), 女, 黑龙江哈尔滨人, 厦门大学人文学院历史系博士生, 主要从事美国史和美国城市史研究。

漠”顿时变成了“一个可灌溉的西南花园”。1885年圣菲铁路建成，从密苏里州堪萨斯到加州洛杉矶。铁路网的建立和完善，对洛杉矶城市化进程和工业的发展都起到了重要的推动作用。

19世纪80年代，在洛杉矶郊区发现石油，由此石油业成为洛杉矶工业发展中一个新兴的行业。为了更好地配合石油及其他货物的出口，洛杉矶于1900年成功修建了人造海港圣佩德罗，1908年又将圣佩德罗与威尔明顿两镇合并，成立了一个“大且自由”的洛杉矶港，同时把这两个镇之间称之为“鞋带地区”的狭长走廊也兼并进来，成为连接海港与洛杉矶大都市的通道。1913年完成的“加州引水渠”把欧文峡谷中的水引到洛杉矶，为城市发展提供了充足的水资源。到1920年，洛杉矶已经成为全国主要石油生产地之一和电影制造业中心。此外，石油精炼、航空、汽车制造业初步建立。汽车业带动了橡胶、轮胎等与汽车相关工业的发展。洛杉矶的食品加工、服装、家具生产、旅游等行业也日渐勃兴。此时城市扩张进入高峰，1910至1920年间洛杉矶加快了其兼并进程，地域范围从85英里扩展到362英里，人口增加至100万，并初步形成了一个以商业区为中心、居住郊区次之，石油、海港工业郊区为最外围的环状层次的大都市区。

1929年开始的全球性经济危机使洛杉矶的经济遭到冲击，1929年石油价格下降，工业就业率从1929年10月到1930年10月下降了1/4。但加州经济复苏较快，到1939年工业已恢复到它在萧条前的水平。

1940至1969年是洛杉矶发展的“黄金时代”。二战期间，在国防开支的刺激下，洛杉矶制造业急剧发展，主要体现在飞机制造业、造船业、橡胶生产以及石油化工等部门中。其中，首屈一指的就是飞机制造业。“1939年时它是一个以熟练工人为主，就业人数共2万的产业，而1943年时它已成为一项使用装配线生产的大型工业，仅在洛杉矶县就有24.3万工人。”^{[2][22]}此后，大份额的联邦预算成为该地区的经济发展的强劲动力。“飞机制造业从1950年的10万个就业机会发展到1955年的27.5万个，到1967年则达到35万个，另有15万个分布在邻近各县。飞机制造业成为洛杉矶的支柱产业。”^{[2][68]}此外，战争需求也刺激了钢铁工业的发展。1942年钢铁工业的生产规模开始扩大，产量有所提高，当年该地区的钢铁消费量是200万吨，此后钢铁工业蓬勃发展，是制造业发展的有机组成部分。

1950年，洛杉矶在制造业产值方面成为仅次于纽约和芝加哥的全国第三大制造业城市，制造业成为洛杉矶大都市区经济中的主导力量。此后，其发展速度更快。“1950至1960年间，其制造业就业人数增长速度超过美国平均速度10倍”^{[3][131]}。到60年代早期，洛杉矶成为闻名全国的制造业中心。

二、洛杉矶大都市区经济和社会结构的调整

从60年代末开始，国际形势发生了变化，欧洲、日本经济复苏使美国的世界经济中心地位受到削弱。随之而来的70年代的“石油危机”对美国影响深远。危机到来时，首当其冲的是制造业，美国进入了产业结构调整的时代，洛杉矶也不例外。1969至1970年的经济衰退到来之前，洛杉矶工业就业的劳动力比例达到了32%的高峰，但在经济衰退的影响下迅速下降，随之而来的是产业结构的调整，服务业、批发零售业、金融和管理等部门的就业显著增加，经济结构呈现多元化。

1. 生产和就业结构的变化

为了缓解经济衰退的威胁，洛杉矶在60年代末出现了明显的产业、就业结构的变化，在整体就业中制造业下降，以有限工业化为新的方针，扩大服务业、减少政府部门就业。

一方面洛杉矶调整原有产业格局，着力发展多元化的经济结构，尤其是高科技产业，以增强地区竞争力。此时洛杉矶经历了一个明显的“阳光带”的高速发展阶段。高科技以电子和航空领域为中心，高速发展，其成果可以与休斯顿和北加州的硅谷相媲美。1972至1979年洛杉矶的就业增长主要集中在航空和电子等七个部门。其中航空电子增加的就业机会占50%即11万个。此外，通讯设备、计算机、电子仪器等产业也在洛杉矶发展起来。尤其是电子部门的就业比例由23%上升到26%。航空和电子业的发展也促进了民用和军用产品的结合。高科技产业成为经济发展的“加速器”。

同时高科技与服务业相结合，服务业成为经济中增长最快的部门。“1972至1984年服务业的就业从57.1万人增加到93.4万人，增长比例为63.6%。到1989年洛杉矶县的服务业就业达到了117.7万人。”^{[4][99]}这种增长遍及旅游、娱乐场所、法律服务、建筑、会计等行业，及私人服务部门。以金融为例，1972至1984年间，这个部门的就业增长了56%，而同期总就业只增长了29%。“1990年22%的洛杉矶就业与制造业相关，但是却有69%的地

方就业是在服务业部门。1970至1990年间,洛杉矶服务业就业创造的收入增加了2.1倍,与制造业的收入增长几乎同步。”^[5]该地区1/5的就业是在私人就业部门,其中最集中的是电影业。与此相反的是,在70年代城市财政危机的影响下,政府就业大量收缩,相关的公共服务就业也减少了。

另一方面,洛杉矶有选择地限制原有工业的门类和产量。面对严重的国外竞争、利润减少,部分企业缩减旧有重工业,而转向更多样化的结构。大多数新的就业集中在高科技部门(主要是飞机和航天)、生产性服务部门和低工资部门(如服装工业和个体服务)。经过资本和劳动力的重组,洛杉矶在1973至1975年的经济衰退后又呈现出了勃勃生机。在整个70年代,洛杉矶县以近100万个制造业就业机会而成为最大的制造业地区。80年代,洛杉矶的制造业产值占加州的1/2,在全国也占有举足轻重的地位。

2. 国际金融贸易中心

70年代后,洛杉矶大都市区也逐渐发展为国际金融控制和管理的中心。洛杉矶中心商业区成为一个主要的国际资本总部:金融、会计、保险公司和大量娱乐场所、饭店座落在这里。洛杉矶出现了一个与其规模相称的有全球经济影响的商业区。到20世纪80年代中期,洛杉矶成为全球性城市之一。

1980年洛杉矶地区是仅次于纽约的第二大金融储备区,此时“美国500家最大的公司中有25家落户洛杉矶大都市区”^{[3]217}。“大约有150个国际性银行活跃于洛杉矶,使其成为美国国内仅次于纽约的第二大的银行集中地”^{[4]101}。洛杉矶作为一个全球资本的控制中心和管理中心出现了与纽约竞争的局面。

80年代外国资本也持续不断进入美国。“1984年,11.7%的加州房地产、生产设备和仪器属于外国投资。1987年外国在美国的直接投资中,洛杉矶有420亿。”^{[4]114}加拿大和日本主要投资大型购物中心和饭店。英国、中国、德国、荷兰、瑞士和伊朗也在这里投资银行、保险、石油等商务活动。

同期洛杉矶超过了旧金山使其地位在美国西海岸得到巩固,成为太平洋盆地的一个出海口。1983年,洛杉矶港(洛杉矶港区与长滩港区的合称)称雄全美,其货物进口额竟远远超过纽约港与新泽西港之和。至此,东部城市在对外贸业中所独占的优势地位已完全让位于西海岸城市。洛杉矶人将洛杉矶港自诩为“世界大港”。

伴随着金融、贸易、管理业的发展,建筑市场呈现繁荣。1972至1982之间增加了3000万平方英尺以上的高级办公楼,增长率达50%。洛杉矶中心商业区内高级办公区占1/3以上的空间,这里有13个大公司总部(包括联邦石油、第一州际银行、太平洋保险、克罗克银行和科德维尔银行等)。边缘地带的商业区中有21家大型的地产属于外国公司或与外国合作的公司。“日本八大汽车公司和韩国、德国、瑞士、意大利等国汽车制造厂家都在这里建立庞大的美国总部或代理处”^{[3]217}。

快速发展起来的还有专业化的服务业,律师职业扩大了25%,商业服务公司、工程建筑和会计业也增幅显著。与洛杉矶外向型经济相一致的是,《洛杉矶时报》成为全国第二大报纸。1990年,它在欧洲设6个分部,亚洲5个,中东和非洲5个,拉美5个。资本和劳动力的国际化,使洛杉矶成为名副其实的世界金融贸易大都市区。

3. 种族多元化和劳动力的两极分化

60~80年代大量移民流入洛杉矶,其突出之处是移民的多样化。20世纪50年代,洛杉矶县盎格鲁人占85%以上,80年代,西班牙裔(或拉丁裔)、黑人和亚裔一共占50%以上的人口。西班牙裔日渐增多,有望超过盎格鲁人成为最大的单一民族。尽管亚裔的人口比例比较小,但是菲律宾、中国、泰国、越南和韩国都增加了他们的移民人数,从1970年增加不到9000人,到1982年增加了18万人。洛杉矶已经成为第三个世界性大都市。

一方面,高科技工业需要大量的高素质、高学历的专业人才,另一方面,低素质移民的涌入占据了那些低报酬的行业,洛杉矶在这两极中实现了高科技、资本集中操作和低技术、劳动力密集操作之间的平衡。劳工两极化趋势愈加明显,处于中间的劳动力在数量和影响上都大为减少。“结果,洛杉矶成为‘沙漏经济’的著名例证,即在收入登记上高、低两头日益膨胀,能使受教育低的工人向上流动成为中产阶级的机会减少。换句话说,这个城市的问题并不是下层阶级大量失业问题,而是大批就业者属于低薪群体。”^{[1]410}

“就业分层化,管理型和监督型的工作由白人男子承担,监察测评的工作主要是亚洲受过高等教育或在电子集成方面受到特殊训练的亚裔男子承担,大众化的工作,如繁重无技术和文秘工作大多聘用西裔女性、西裔男性或少部分亚裔女性,最底层的是一小部分西裔男性,主要是清理电子集成产

品和其他边缘化低报酬的工作, 这些工作往往接触有毒物质, 脏、累并且危险。”^{[6]364}

低教育水平工人主要就业在三类部门中。第一是数目庞大的小公司, 他们依靠低技术和低工资而维持运作。在洛杉矶还出现了类似 19 世纪末的“血汗工厂”即以严重剥削廉价外来移民或妇女劳动力为基础而进行生产的工厂。除服装工业外其他轻工业, 甚至一些电子公司也是如此。这些公司扩展规模主要归因于与第三世界相似的劳动力市场条件的优势。第二类就业是给雇员付联邦规定的最低报酬。这类工作大多是短暂性的, 包括食品加工、玻璃、塑料和金属制造。第三类是在那些基础工业部门就业, 低教育水平的移民是产业结构调整时首当其冲的受害者。这里工人的工资是比较好的, 甚至有工会组织。这种类型主要集中在洛杉矶跨墨西哥边界。根据调查, 美国 200 个公司在墨西哥边界城镇有工厂, 公司的总部都在洛杉矶。其中, 不仅包括较大的公司, 如休斯飞机制造、诺斯罗普和罗克维尔, 也有大量小公司, 如服装、食品加工、家具、汽车配件、电子等。

大量的移民廉价劳动力是这个地区制造业增长的重要因素。洛杉矶县 1970 至 1979 年制造业中 20% 的就业增长是在服装工业。到 1985 年, 15% 的新制造业就业也是在这个行业。该行业需要灵活快速地对流行趋势作出反应和密集型劳动, 因此聚集了大量的青年, 女性尤甚。与纽约更专业化的服装部门相比, 这里的技术要求更低, 对劳工的控制更强。低报酬的服务就业从 60 年代起, 增加了至少 50 万个, 这主要归因于大量西裔和亚裔移民。“洛杉矶大都市区中恶意剥削工人的工厂与主要西裔居住区距离很近”^{[6]365}, 并且这些工厂中 80% 的企业低于合法的健康安全标准。同样的, 1979 年的调查发现 80% 的洛杉矶县的服装公司存在违反国家规定的最低工资或超时工作的问题。

“这个城市的贫困率在 1969 年时为 11%, 1979 年为 13%, 而到 1989 年这一比例已超过 15%。同一时期, 加州以及洛杉矶县中等家庭额收入在 80 年代通货膨胀中增长了大约 17%。”^[7] “1989 年洛杉矶的个人收入低于国家最低贫困线的人数增加了很多, 90 年代也一直持续上升。贫困人口主要集中在城市南部和城市东部郊区, 富人集中在洛杉矶县较好的郊区、远郊区, 它们之间的鸿沟在 80 年代以后持续扩大。”^{[6]367}

洛杉矶大都市区重组从 20 世纪 60 年代开始就具有特殊性。与其他城市相比, 洛杉矶更多地反映出不同的结构转换和对当代资本危机的再调整。例如, 美国主要城市中, 制造业就业呈兴衰波动, 然而在洛杉矶却实现了惊人的螺旋式上升。六七十年代, 美国传统的工业城市遭到了巨大冲击, 甚至出现“锈蚀带”现象。而洛杉矶大都市区抓住契机通过有选择性地限制工业化和再工业化, 缓解了老工业的衰退, 制造业较快地复苏发展起来。冷战结束后, 国防开支减少对南加州无疑打击尤甚, 但洛杉矶的多元化工业的方针又一次发挥了作用, 使其经济稳步发展。但是, 在洛杉矶从地区性中心城市发展为国际金融贸易的中心时, 劳动力的两极化也同时出现。高级技工和特殊职业的群体正在成长之中, 低技术、无工会组织、低收入的大量工人与高科技群体形成了强烈的反差。另外, 空间上的低密度扩张已经成为这个离心的、零散的大都市区的典型特征。这种发展模式浪费土地资源, 增加了服务费用。近年来, 美国政府和城市史的研究者们发起了“精明增长”运动, 呼吁更多的人关注大都市蔓延问题。尽管洛杉矶的盲目蔓延让人忧心, 但事实上它的人口密度已经很高了, 1990 年洛杉矶大都市区人口达到了 1 400 万。随着人口的不断增加, 如何在有限资源条件下, 保证人们的生活环境, 如何缓解种族隔离程度和贫富两极分化都是洛杉矶大都市区未来发展中值得深思的主题。

参考文献:

- [1] 王旭. 美国城市化历史解读[M]. 长沙: 岳麓书社, 2003.
- [2] 卡尔·艾博特. 大都市边疆——当代美国西部城市[M]. 北京: 商务印书馆, 1998.
- [3] 王旭. 美国西海岸大都市研究[M]. 长春: 东北师范大学出版社, 1994.
- [4] Roger Keil. Los Angeles: Globalization Urbanization and Social Struggles[M]. New York: John Wiley & Sons Ltd, 1998.
- [5] Miles Finney. The Los Angeles Economy: A Short Overview [J]. Cities, Vol. 15, No. 3. 1998: 79- 83.
- [6] Janet L. Abu-Lughod. New York, Chicago, Los Angeles: America's Global Cities[M]. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1999.
- [7] James B Steinberg, David W Lyon and Mary E Vaiana ed. Urban America: Policy Choices for LA and the Nation[M]. Santa Monica Rand, 1992: 55.

(责任编辑 子清)